





# TRAUN IM FLUSS

Heinz Wiesbauer

mit einem Beitrag von Dirk van Husen

Herausgegeben vom  
Bundesministerium für  
Landwirtschaft, Regionen und Tourismus  
Amt der OÖ Landesregierung,  
Abteilung Wasserwirtschaft

Wien, 2021



 Bundesministerium  
Landwirtschaft, Regionen  
und Tourismus

Medieninhaber und Herausgeber:

Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus  
1010 Wien, Stubenring 1  
[www.bmlrt.gv.at](http://www.bmlrt.gv.at)

Amt der OÖ Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft  
Abteilung Wasserwirtschaft  
4021 Linz, Kärntner Straße 10–12  
[www.land-oberoesterreich.gv.at](http://www.land-oberoesterreich.gv.at)

Bestellung:

*Verlag* Bibliothek der Provinz GmbH  
[www.bibliothekderprovinz.at](http://www.bibliothekderprovinz.at)  
E-Mail: [verlag@bibliothekderprovinz.at](mailto:verlag@bibliothekderprovinz.at)

© 2021 BMLRT und Amt der OÖ Landesregierung  
Sämtliche Rechte vorbehalten

*Verlag* Bibliothek der Provinz  
[www.bibliothekderprovinz.at](http://www.bibliothekderprovinz.at)  
Lektorat: Andrea Riedel

Gestaltung: Heinz Wiesbauer

Text: Heinz Wiesbauer und Dirk van Husen (Kap. 2)

Bildnachweis Umschlag vorne: Traun 1798, Landesarchiv OÖ (Plan LBauDionM16); Umschlag hinten, Bild 1: Flusskarte, Stiftsarchiv Lambach; Bild 2: Ferdinand Runk (1810), Albertina; Bild 3: Stadtarchiv Wels; Bild 4: Ferdinand Runk (1810), Albertina; Bild 5: Traun 1798, Landesarchiv OÖ (Plan B103).

Druck und Bindung: Gugler GmbH, A-3390 Melk/Donau

Printed in Austria

ISBN 978-3-99126-013-4

## **Dank**

Für das Zustandekommen dieser Arbeit und für wertvolle Hinweise bei der Recherche danke ich Dipl.-Ing. Thomas Kibler und Ing. Wilhelm Laimer (Amt der Oberösterreichischen Landesregierung).

Besonders danken möchte ich Herrn Prof. Dirk van Husen, der einen Beitrag zur Geologie der Traun (Kapitel 2) verfasst hat.

Bei den Recherchen in den Archiven und bei der Beschaffung von Literatur haben mich folgende Personen unterstützt, ihnen allen sei herzlich gedankt:

Mag. Peter Zauner, Landesarchiv Oberösterreich  
Mag. Christina Schmid, Landesmuseen Oberösterreich  
Mag. Dr. Gabriele Hofer-Hagenauer, Landesmuseen Oberösterreich  
Petrus Schuster, Stiftsarchiv Kremsmünster  
Dr. Christoph Stöttinger, Stiftsarchiv Lambach  
Mag. Michael Duschaneck, Landesbibliothek St. Pölten  
Mag. Ingeborg Micko, Stadtmuseen Wels  
Mag. Michael Kitzmantel, Stadtarchiv Wels  
Dr. Renate Miglbauer, Stadtmuseen Wels  
Mag. Werner Friepesz, Salzburg Museum  
David Nöst, Österreichische Bundesforste  
Dr. Herbert Huss, Lambach

Wertvolle Anregungen zum Thema Geologie sowie Kartenmaterial erhielt ich von:

Mag. Dr. Hans-Georg Krenmayr, Geologische Bundesanstalt Wien  
Dr. Thomas Hofmann, Geologische Bundesanstalt Wien  
Mag. Klaus Reingruber, Blue Sky Wetteranalysen

Bei der Erstellung der wasserbaulichen Kapitel unterstützten mich mehrere Personen.

Bedanken möchte ich mich insbesondere bei:

Dr. Gustav Schay, Amt der OÖ Landesregierung, Gewässerschutz  
Dipl.-Ing. Franz Gillinger, Amt der OÖ Landesregierung, Gewässerbezirk Linz  
Dipl.-Ing. Klaus-Peter Hanten, Götzendorf  
Ing. Christian Wakolbinger, Amt der OÖ Landesregierung, Abteilung Wasserwirtschaft  
Dipl.-Ing. Norbert Wohlschlager, Amt der OÖ Landesregierung, Abteilung Wasserwirtschaft  
Dipl. Ing. Wilhelm Somogyi, Amt der OÖ Landesregierung, Gewässerbezirk Linz  
Dr. Gustav Schay, Amt der OÖ Landesregierung, Abteilung Wasserwirtschaft  
Ing. Sabine Kapfer, Amt der OÖ Landesregierung, Abteilung Wasserwirtschaft

Für die Bereitstellung von Fotos und Unterlagen danke ich:  
Albert Pesendorfer, [www.freunddergmundnertraun.at](http://www.freunddergmundnertraun.at)  
Ing. Bernhard Huss, [huss-photography.at](http://huss-photography.at)  
Christoph Walder, ecotone  
Helga, Gerhard und Manfred Pock, [gpv-video.at](http://gpv-video.at)  
Wolfgang Langthaler, [www.kanuten.com](http://www.kanuten.com)  
Thomas Hochebner, Traisen  
Norbert Pühringer, Scharnstein

Wertvolle Anregungen erhielt ich von meiner Lektorin Mag. Andrea Riedel und von Dr. Sabine Oppolzer.

Bedanken möchte ich mich auch bei folgenden Archiven und Museen für die freundliche Unterstützung meiner Arbeit:  
Oberösterreichisches Landesarchiv, Linz  
Oberösterreichisches Landesmuseum, Linz  
Stiftsbibliothek Lambach  
Stiftsbibliothek Kremsmünster  
Österreichische Nationalbibliothek, Wien  
Österreichisches Staatsarchiv, Wien  
Geologische Bundesanstalt, Wien  
Landesmuseen Oberösterreich  
Stadtmuseen Wels  
Stadtarchiv Wels  
Salzburg Museum  
Niederösterreichische Landesbibliothek, Kartenarchiv  
Österreichische Bundesforste

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Das Trauntal</b>	<b>13</b>
2.1	Geologie im Einzugsgebiet	14
2.2	Eiszeitliche Veränderungen im Einzugsgebiet der Traun	26
<b>3</b>	<b>Frühe Nutzungen der Wasserkraft</b>	<b>29</b>
<b>4</b>	<b>Wasserbau und Holztrift</b>	<b>43</b>
4.1	Holzbedarf der Salinen	43
4.2	Anlagen zum Holztransport	48
4.3	Folgen der intensiven Waldnutzung	51
4.4	Pioniere auf dem Gebiet des Wasserbaus und der Holzbringung	52
<b>5</b>	<b>Wasserbau und Schifffahrt</b>	<b>55</b>
5.1	Über die Anfänge und den Ablauf der Traun-Schifffahrt	55
5.2	Übergeordnete Wasserbaumaßnahmen zum Zwecke der Schifffahrt	60
5.2.1	Errichtung von Seeklausen	60
5.2.2	Beseitigung von Schifffahrtshindernissen	67
5.3	Niedergang der Schifffahrt und wasserbauliche Konsequenzen	75
<b>6</b>	<b>Außergewöhnliche Hochwasser</b>	<b>83</b>
6.1	Schriftliche Quellen	84
6.2	Hochwassermarken an Gebäuden	87
6.3	Pegelmessungen	88
6.4	Hochwasser im Wandel der Zeit	89
<b>7.</b>	<b>Wasserbauliche Eingriffe</b>	<b>93</b>
7.1	Der Weg zum modernen Wasserbau	94
7.2	Bauweisen	96
7.3	Werkzeuge und Maschinen	101
7.4	Wasserbau an der Traun	103
7.5	Obere Traun	104
7.5.1	Wasserbauliche Probleme	104
7.5.2	Maßnahmen	105
7.6	Mittlere Traun	106
7.6.1	Wasserbauliche Probleme	106
7.6.2	Maßnahmen	107
7.7	Untere Traun	110
7.7.1	Wasserbauliche Probleme	110
7.7.2	Maßnahmen	113
<b>8</b>	<b>Veränderungen der Flusslandschaft</b>	<b>129</b>
8.1	Charakteristik der Wildflusslandschaft	129
8.2	Naturräumliche Veränderungen infolge flussbaulicher Maßnahmen	135
8.3	Naturräumliche Veränderungen infolge von Kraftwerkserrichtungen	140

<b>9</b>	<b>Naturräumliche Veränderungen am Beispiel der Fischfauna</b>	<b>145</b>
9.1	Über die frühe Fischerei an der Traun	145
9.2	Artenspektrum und Fischdichte	152
9.3	Fischökologisches Leitbild	156
<b>10</b>	<b>Revitalisierungen: Der Weg zu einer sauberen, naturnahen Traun</b>	<b>161</b>
10.1	Verbesserung der Wassergüte	162
10.2	Revitalisierungsmaßnahmen im Bereich der Fließstrecken	165
10.2.1	Wandel der Zielsetzungen im Wasserbau	165
10.2.2	Gewässerbetreuungskonzept Obere Traun (Obertraun bis Ebensee)	169
10.2.3	Renaturierungsprojekt Untere Traun (Unterwasser KW Lambach bis KW Wels)	172
10.2.4	LIFE-Projekt	174
10.3	Maßnahmen zur Aufwertung der Stauhaltungen	176
10.4	Ausblick	176
<b>11</b>	<b>Die Traun in alten Karten</b>	<b>177</b>
11.1	Beginn der Landeskartografie	178
11.2	Landesaufnahmen	181
11.3	Flusskarten	183
11.3.1	Großräumige Flusskarten	184
11.3.2	Obere und Mittlere („Innere“) Traun	194
11.3.3	Untere („Äußere“) Traun	211
<b>12</b>	<b>Glossar</b>	<b>229</b>
<b>13</b>	<b>Literatur</b>	<b>237</b>

## 1 Einleitung

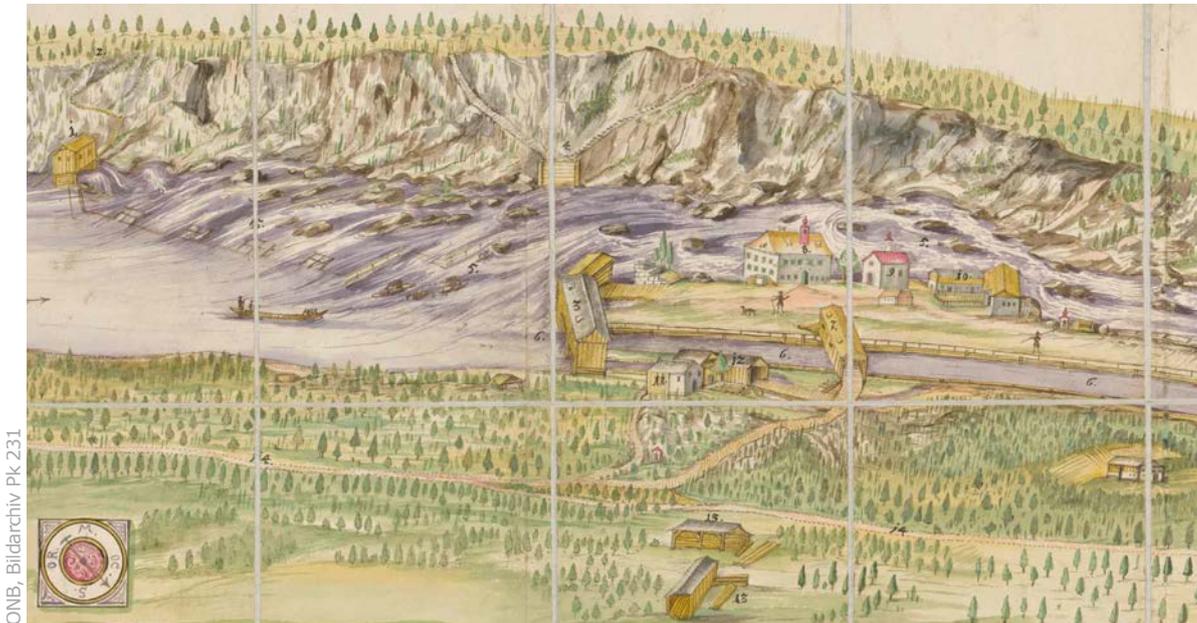
Die Traun bildete ab dem Spätmittelalter das Rückgrat der wirtschaftlichen Entwicklung des Salzkammerguts. Auf ihr transportierten die Schiffer das Salz zu den Absatzmärkten, auf ihren Zubringern gelangte das getriftete Holz zu den Sudhäusern.

Salz war vor Erfindung des Kühlschranks für die Konservierung von Fleisch, Fisch und Gemüse von unschätzbarem Wert. Nicht umsonst wurde es gelegentlich auch als das „weiße Gold“ bezeichnet. Doch eigentlich war es noch wichtiger, denn auf Gold konnte man verzichten, nicht aber auf Salz. Mit der Salzproduktion waren Macht und Reichtum verbunden. Aus diesem Grund wurden auch Kriege um die Vorherrschaft im Salzhandel ausgefochten.

Das Sieden der Sole sowie der Bau der Schiffe und Salzfässer verschlangen viel Holz. Da die Holzvorräte im Salzkammergut stark limitiert und die Transporte auf der

Traun aufwendig und gefährlich waren, hatte es die hiesige Salzproduktion nicht gerade einfach. Doch mit Handelshemmnissen konnten die Habsburger ihre eigenen Märkte abschotten und gegen die Konkurrenz aus Salzburg und Bayern schützen. Zudem half eine straffe Organisationsstruktur, die Abläufe der Produktion und des Handels zu optimieren. Bereits gegen Ende des 14. Jahrhunderts wurde die gesamte Verwaltung der Salzwirtschaft Oberösterreichs in der Stadt Gmunden zentralisiert. Im Jahr 1527 gründete Erzherzog Ferdinand die kaiserliche Hofkammer in Wien und unterstellte ihr direkt das geschlossene Wirtschafts- und Verwaltungsgebiet Salzkammergut. Amtswalter im fernen Gmunden, der „Hauptstadt“ dieses „Staates im Staat“, war der Salzoberamtmann. Seine Beamten und Salzfertiger rekrutierten sich aus dem Gmundner Bürgerstand.

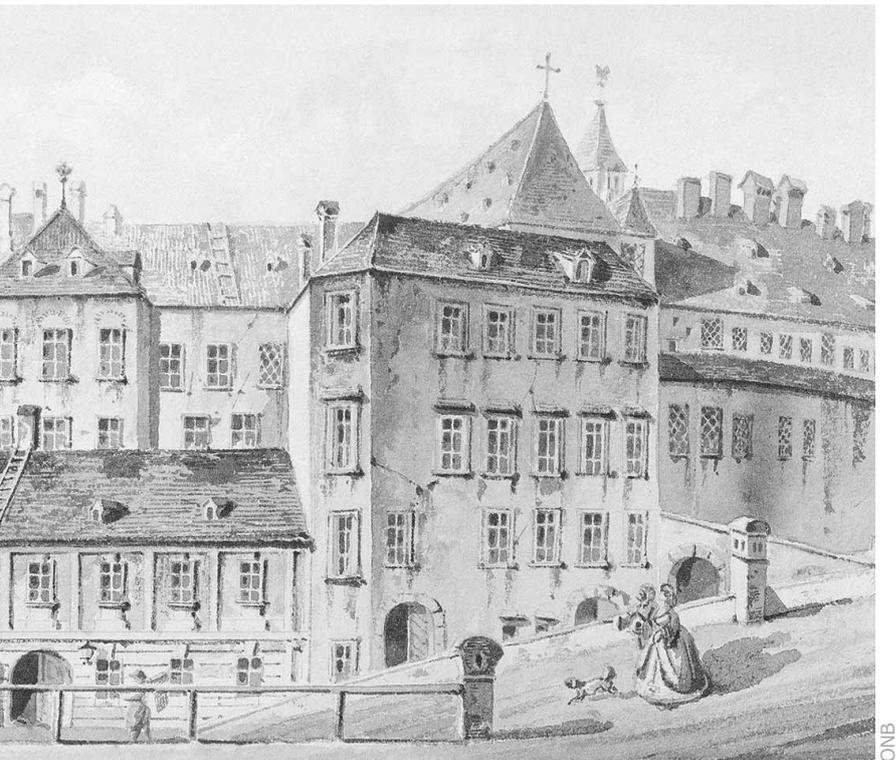
Das Salzkammergut entwickelte sich über die Jahrhunderte zu einer bedeutenden Schatzkammer der Habsburger. Das Salzamt war für alle Bereiche des wirtschaftlichen Le-



ONE, Bildarchiv Pk 231

*Mit der Bezwingung des Traunfalls entstand ein bedeutender Handelsweg.*

*Das ehemalige Wiener Salzamt zwischen Donaukanal und Ruprechtskirche bildete neben dem Gmundner Salzamt eine wichtige Kommandozone für die Salzwirtschaft.*



bens zuständig und mit umfassenden Vollmachten ausgestattet. Es regelte nicht nur den Salzabbau und den Salztransport. Es war auch für die Forstwirtschaft – von der Zuteilung der Wälder über die Holznutzung bis zur Wiederbewaldung – sowie für den Wasserbau zuständig, etwa für die Wasserabgabe durch die Seeklausen. So gesehen war die umfassende Bündelung der Macht beim Salzamt wohl auch eine ideale Stelle für Beschwerden aller Art. Ein Umstand, an den der ironische Ausdruck „beschweren Sie sich doch beim Salzamt“ erinnert.

### **Schifffahrt und Wasserbau**

Durch die Bedeutung der Traun als Transportweg für die Salzwirtschaft nahm der Wasserbau hier eine eigenständige Entwicklung. So hat die Priorisierung der Schifffahrt gegenüber anderen Nutzungen wie Wasser-

kraft oder Hochwasserschutz dazu geführt, dass sich hier spezifische Bauweisen entwickelt haben, die den Fluss bis zum Ende des 19. Jahrhunderts prägten. Erst mit dem Niedergang der Schifffahrt änderten sich die wasserbaulichen Methoden.

Für die Traun lässt sich die Geschichte des Wasserbaus eindrucksvoll illustrieren, da es aufgrund ihrer großen Bedeutung als Transportweg zahlreiche Pläne und schriftliche Quellen gibt. Zu den Pionierleistungen des Wasserbaus zählt die Schiffbarmachung des Wilden Falls (Traunfall), des Wilden Lauffens (Kataraktstrecke flussauf Goisern) und anderer Hindernisse im 14. und 15. Jahrhundert.

Anders als in den Kerb- und Trogtalabschnitten, teilte sich der Flusslauf der Traun in der Ebene des Alpenvorlandes in viele Nebenarme. Hier erschwerten zahlreichen Untiefen die Schifffahrt, sodass die Fracht am Ende der Schluchtstrecke in der Ortschaft Stadl auf kleine Zillen mit geringem Tiefgang umgeladen werden musste. Zusätzlich nutzte man schon sehr früh den Traunsee als Speichersee und gab bei der Seeklausen in Gmunden bedarfsorientiert Wasser ab, um das Fahrwasser der Schiffer mit einem Wasserschwall aufzubessern. Bei niedriger Wasserführung waren die Fahrten dennoch äußerst beschwerlich.

### **Wasserbau im Wandel der Zeit**

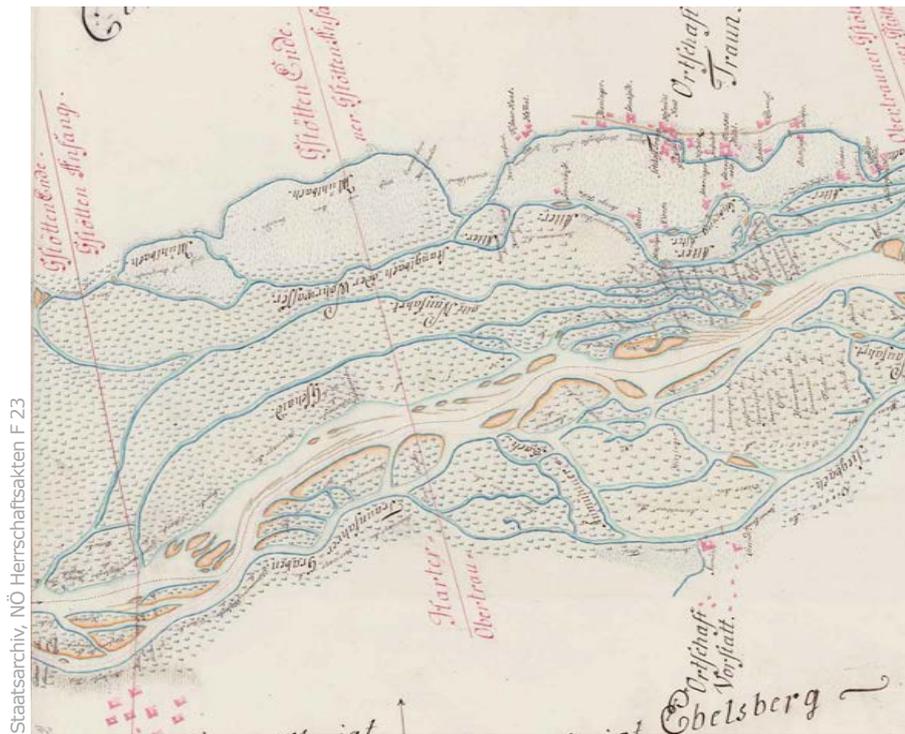
Hauptziel des frühen Wasserbaus am Unterlauf der Traun war deshalb, den Flusslauf auf ein Hauptgerinne zu bündeln und die Seitengerinne zu beseitigen, um die notwendigen Wassertiefen sicherzustellen. Ein an der Unteren Traun besonders häufiger Verbauungstyp waren die „Facheln“ oder „Fächer“. Sie bestanden aus in den Untergrund geschlagenen Pflöcken, die in Reihen angeordnet und mit Weiden verflochten wurden. Sie dienten dazu, die Uferbereiche zu stabilisieren bzw. den Flusslauf einzuengen und dahinterliegende Teile zu verlanden.

Aus heutiger Sicht ist bemerkenswert, dass die Berufsgruppe der Fischer über viele Jahrhunderte den Wasserbau an der Traun prägte, denn viele der alten Sicherungstechniken gingen auf ihren Erfindungsreichtum zurück und dienten zunächst dem Fischfang. So zogen buhnenartige Einbauten als strömungsdifferenzierende Strukturelemente einerseits die Fische an. Andererseits waren sie auch hydraulisch wirksam, indem sie das Gerinne einengten und lokal für größere Wassertiefen sorgten – ein Umstand, der der Schifffahrt zugute kam.

Die Regulierung des Unterlaufs gestaltete sich lange Zeit schwierig, da die Wasserbauer der idealen Flussbettbreite und dem Geschiebehalt nur eine untergeordnete Bedeutung beimaßen. Zudem galt die Prämisse, dass die Regulierungsmaßnahmen den Schiffsverkehr – die Naufahrt oder den Gegentrieb – keinesfalls behindern durften. Aus diesem Grund versuchten die Wasserbauer, das aufgefächerte Flussbett auf einen Hauptarm zu beschränken und durch Abgrabungen, Buhnen oder Leitwerke in die gewünschte Lage zu drängen. Doch die Verbauungen waren Stückwerk und wurden meist schon nach kurzer Zeit zerstört, so dass der Fluss die Ufer erodierte und neue Wege nahm.

Ab dem ausgehenden 19. Jahrhundert orientierte sich der Wasserbau an der Traun am Planungsideal der „systematischen Gewässerkorrektur“: Das verzweigte und somit „verwilderte“ Flussbett sollte im gesamten Abschnitt „korrigiert“, d.h. auf einen Hauptarm eingengt und begradigt, werden. Die Konzeption der Projekte erfolgte über längere Abschnitte mit einheitlichen Querschnitten. Ziel der Verbauungen war es, der Flusslandschaft neues Kulturland abzuringen und künftige Flussbettverlagerungen zu unterbinden. Bei den Regulierungsmaßnahmen im 20. Jahrhundert spielte der Hochwasserschutz eine immer wichtigere Rolle. So war es durch den technischen Fortschritt möglich, Siedlun-

**Durch die unzähligen Verzweigungen des Flussbetts entstanden viele Untiefen, die die Schifffahrt erschwerten.**



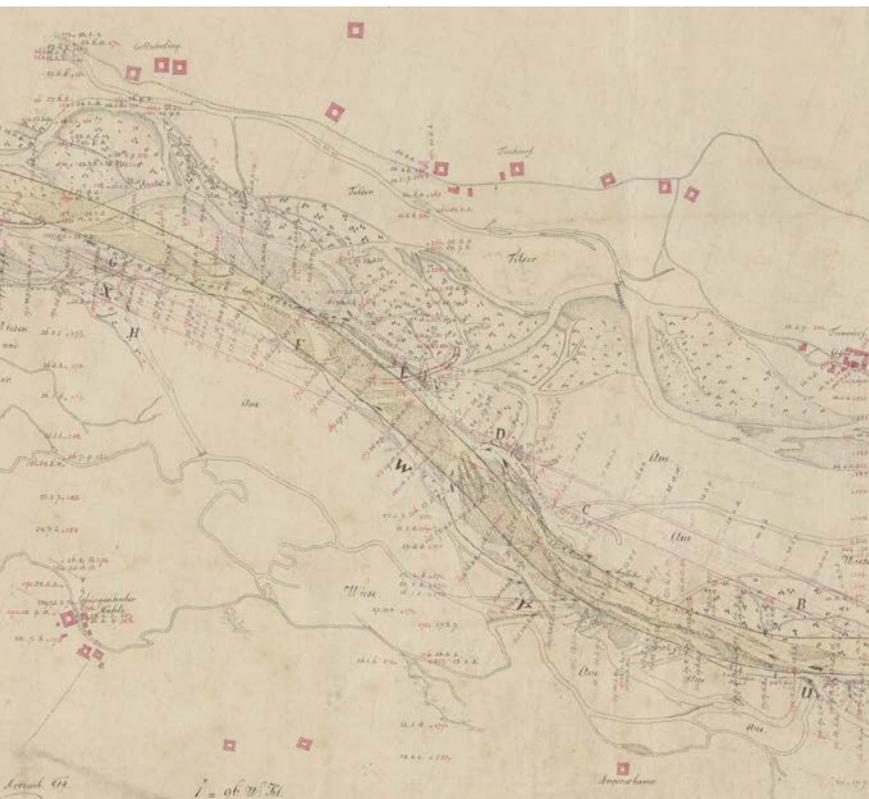
Staatsarchiv, NÖ Herrschaftsaktien F 23

gen und technische Infrastruktur immer effektiver vor Hochwasser zu schützen. Der Schutz landwirtschaftlich genutzter Flächen hatte lange Zeit ebenfalls hohe Priorität.

### Eintiefung

Die Bündelung des aufgefächerten Flusslaufs auf ein Hauptgerinne hatte höhere Schleppkräfte und damit auch höhere Geschiebefrachten zur Folge – mit weitreichenden Auswirkungen auf die Sohlstabilität. Die Effekte der Eintiefung waren schon nach wenigen Jahren deutlich merkbar. Im Bereich von Wels beispielsweise tiefte sich der Fluss zwischen 1885 und 1900 etwa um einen Meter ein, nach 45 Jahren waren es bereits 4,2 Meter. Durch die tiefere Sohle verringerte sich die Hochwassergefährdung der Stadt Wels. Die Eintiefung war anfangs durchaus beabsichtigt. Erst als viel später Wasserbauten und Brückenbauwerke unterspült wur-

**Die Einengung des Flusses auf ein Hauptgerinne führte zu massiven Eintiefungen im Unterlauf.**



OO Landesarchiv, LBauDionM16\_22

den, zeigten sich die wasserbaulichen Probleme.

Die Belange der Schifffahrt spielten beim Wasserbau bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts eine tragende Rolle. Doch schon Ende des 19. Jahrhunderts verfolgten die Planungen auch andere Ziele, etwa die Stabilisierung der Gerinne und die Hochwassersicherheit. Der Schutz der Industrieanlagen im Großraum Linz (Ebelsberg) Ende des 19. Jahrhunderts zählt zu den ersten Hochwasserschutzprojekten an der Traun.

Die Regulierungsmaßnahmen haben die Flusslandschaft im Laufe der Jahrhunderte stark verändert: Das Gerinne ist heute zu meist nach einheitlichen Profilquerschnitten ausgebaut, die Ufer sind bis auf wenige Be-

reiche durch Längs- und Querwerke durchgängig gesichert.

### **Ein Fluss wird ärmer**

Mit dem Gewässerausbau nahm die Strukturvielfalt stark ab: Kiesbänke, Totholzablagungen, Autümpel oder Steilufer sind in der heutigen Flusslandschaft selten geworden. Dieser Umstand spiegelt sich u.a. auch in der Zusammensetzung der Flora und Fauna wider. So sind einige Charakterarten der Wildflusslandschaft wie z.B. die Deutsche Tamariske verschwunden. Stark zurückgegangen sind auch die Bestände von Kiesbankbrütern wie Flussuferläufer und Flussregenpfeifer. Weiters wird die Fischfauna durch zahlreiche Unterbrechungen des Gewässerkontinuums und strukturarme Lebensräume nachhaltig beeinträchtigt.

Dazu kommt noch, dass heute viele Bereiche energiewirtschaftlich genutzt werden, d.h. sie sind aufgestaut oder hydrologisch verändert und ihrer natürlichen Dynamik beraubt. Zwar reicht die Wasserkraftnutzung an der Traun bis ins Spätmittelalter zurück, doch waren die Wehranlagen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts sehr klein und für Schiffe, aber auch für Fische passierbar. Erst danach wurden größere Kraftwerke errichtet, die tiefgreifende Auswirkungen auf die Gewässerökologie hatten.

Neben den morphologischen Veränderungen ist noch auf einen weiteren Aspekt hinzuweisen – die Wasserqualität. Noch vor einigen Jahrzehnten belasteten ungeklärte Abwässer die Untere Traun und verwandelten insbesondere die Entnahmestrecken in lebensfeindliche Rinnsale. Dementsprechend war der Weg zu einem sauberen, naturnahen Erscheinungsbild des Flusses eine große Herausforderung. Zunächst ging es – wie bei vielen anderen stark belasteten Gewässern – vor allem darum, die Wassergüte zu verbessern. Nach der Sanierung der Einleiter durch den Bau von Kläranlagen stand eine

*Flussbettauweitungen ermöglichen wertvolle Gerinnestrukturen.*

Aufwertung der Gewässerlebensräume im Vordergrund der Bemühungen. Im Rahmen zahlreicher Projekte sollte die Traun zumindest in Teilbereichen wieder eine naturnahe Gestalt bekommen, um die Lebensbedingungen für Tiere und Pflanzen zu verbessern und für die Bewohner der Region eine attraktive Erholungslandschaft zu schaffen.

### **Revitalisierungen**

Seit einiger Zeit beschäftigen sich zahlreiche Wasserbauprojekte mit der Aufwertung des monotonen Gerinnes der Unteren Traun, um die Vorgaben der EU-Wasserrahmenrichtlinie umzusetzen. Ziel ist es, sowohl die gewässerökologische Situation zu verbessern als auch den notwendigen Hochwasserschutz für die angrenzenden Siedlungen sicherzustellen. Ein wichtiges Anliegen ist es dabei, Barrieren für den Fischeufstieg zu beseitigen.

Im Rahmen mehrerer Rückbauprojekte wurde die hart regulierte Flusslandschaft naturnah gestaltet. Wo noch vor kurzer Zeit ein geradliniges Flussbett verlief, entwickelt sich nun ein naturnahes Gerinne mit vielfältigen Lebensraumbedingungen für Tiere und Pflanzen.

Der erfolgreiche Weg der gewässerökologischen Verbesserungen soll auch in der Zukunft fortgesetzt werden, um die Biodiversität zu erhalten und eine für den Menschen attraktive Flusslandschaft entstehen zu lassen. Die Ziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie und des Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplans sind ambitioniert und sollen die Richtschnur für die Gewässerentwicklung der nächsten Jahre vorgeben.

### **Panta rhei**

Auf der Zeitreise durch die Flussgeschichte der Traun gibt es viele interessante Ansätze einer thematischen Annäherung: Wie bei einer Zwiebel lassen sich dabei einzelne Schichten abheben und ergründen. Im Inne-



Bernhard Huss

ren die Erdgeschichte, darüber die frühen Nutzungsgeschichten des Flusses, der Aufstieg und Niedergang der Traun-Schifffahrt, die Geschichte der Wasserkraftnutzungen, die Regulierungsgeschichte und viele weitere Schichten, die bis an die Gegenwart führen. Einige Fragestellungen wurden bereits im Rahmen von wissenschaftlichen Arbeiten oder regionalgeschichtlichen Werken beleuchtet, wobei hier insbesondere die Pionierarbeiten von SCHRAML, KRACKOWITZER, NEWEKLOWSKY und KOLLER hervorzuheben sind. Sie bildeten neben neueren Studien und Forschungsprojekten eine wichtige Grundlage für die Recherchen zu diesem Buch.

Bei der Betrachtung der Wasserbaugeschichte der Traun – des Kernthemas des Buches – wird klar, dass die Arbeiten an diesem Fluss einzigartig waren. Schon in der frühen

**Beim Albrechtsbrunnen unweit der Albertina in Wien ist die Traun als Jüngling dargestellt, der ein Ruder hält.**



Heinz Wiesbauer

fast allen Kapiteln vor und werden hier in unterschiedlicher Ausführlichkeit und Akzentuierung behandelt.

Das Buch will zeigen, auf welche vielfältige Weise der Mensch in die Entwicklungsgeschichte des Flusses eingegriffen und damit auch seine eigene Umwelt verändert hat. Und dieser Prozess ist noch nicht zu Ende.

Panta rhei – alles fließt. Oder wie es der Buchtitel vorwegnimmt: *Die Traun im Fluss*.

Neuzeit bezwang man den Traunfall und Wilden Lauffen, errichtete Seeklauen und schuf einen bedeutenden Transportweg. Es handelt sich dabei um Meisterleistungen der Wasserbautechnik, die Aufsehen erregten und die man auch in anderen Ländern bewunderte. Die Priorisierung der Schifffahrt gegenüber anderen Nutzungen führte im Laufe der Zeit dazu, dass an der Traun spezifische Bauweisen entwickelt wurden, die den Fluss bis zum Ende des 19. Jahrhunderts prägten. Erst mit dem Niedergang der Schifffahrt änderten sich die wasserbaulichen Methoden und glichen sich an den jeweiligen Stand der Technik an.

Der inhaltliche Rahmen des Buches ist breit angelegt. Die Themen Wasserbau und Schifffahrt kommen aufgrund ihrer Bedeutung in